



## Revue d'histoire du XIXe siècle

Société d'histoire de la révolution de 1848 et des  
révolutions du XIXe siècle

31 | 2005

La "Société de 48" a cent ans

---

# La voirie bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)

Thèse de doctorat en urbanisme sous la direction du Professeur Jean-  
Pierre Frey et de M. Laurent Coudroy, Institut d'urbanisme de Paris  
(dépendant de l'Université de Paris XII Val-de-Marne), soutenue le 8  
novembre 2004, 2 vol., 1 111 f°, devant un jury composé de Jean-Pierre  
Poussou (président), Marcel Roncayolo et André Guillerme (pré-  
rapporteurs), Florence Bourillon, Michaël Darin.

Sylvain Schoonbaert

---



### Édition électronique

URL : <http://journals.openedition.org/rh19/990>

DOI : 10.4000/rh19.990

ISSN : 1777-5329

### Éditeur

La Société de 1848

### Édition imprimée

Date de publication : 1 décembre 2005

ISSN : 1265-1354

### Référence électronique

Sylvain Schoonbaert, « La voirie bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle. L'administration et les pratiques  
municipales d'aménagement urbain (1807-1886) », *Revue d'histoire du XIXe siècle* [En ligne], 31 | 2005,  
mis en ligne le 18 février 2006, consulté le 22 septembre 2020. URL : <http://journals.openedition.org/rh19/990> ; DOI : <https://doi.org/10.4000/rh19.990>

---

Ce document a été généré automatiquement le 22 septembre 2020.

Tous droits réservés

---

# La voirie bordelaise au XIX<sup>e</sup> siècle. L'administration et les pratiques municipales d'aménagement urbain (1807-1886)

Thèse de doctorat en urbanisme sous la direction du Professeur Jean-Pierre Frey et de M. Laurent Coudroy, Institut d'urbanisme de Paris (dépendant de l'Université de Paris XII Val-de-Marne), soutenue le 8 novembre 2004, 2 vol., 1 111 f°, devant un jury composé de Jean-Pierre Poussou (président), Marcel Roncayolo et André Guillerme (pré-rapporteurs), Florence Bourillon, Michaël Darin.

Sylvain Schoonbaert

---

- 1 Bordeaux au XIX<sup>e</sup> siècle a organisé la transformation de son territoire à partir d'un domaine particulier de l'aménagement urbain : la voirie. Le principe de cette recherche est simple : peut-on dire qu'en se renouvelant, les villes françaises se sont conformées à des pratiques et des modèles communs, et notamment aux transformations de Paris, ou bien ont-elles produit leurs propres modes de régénération ? Cette étude consiste donc à prendre du recul par rapport aux débats ou aux travaux grandioses de la capitale pour comprendre les transformations d'une grande ville de province par le menu de ses aménagements.
- 2 L'administration municipale des rues de Bordeaux constitue un champ d'observation privilégié pour étudier les pratiques urbanistiques et leurs relations entre la construction locale et la population urbaine tout au long du XIX<sup>e</sup> siècle. Si son évolution se cale particulièrement bien sur des schémas idéologiques, techniques, économiques et juridiques communs à de nombreuses villes, on peut se demander dans quelle mesure les traditions édilitaires d'une ville en particulier ne correspondent pas exactement à ces schémas.
- 3 Au Second Empire, Bordeaux conserve une tradition urbanistique classique qui rompt avec l'expérience exceptionnelle d'Hausmann à Paris. L'évolution des pratiques

d'aménagement urbain s'appréhende sur un champ l'observation relativement long. Pour Bordeaux, le choix a été fait de commencer par l'examen de l'application de la loi du 16 septembre 1807, relative au dessèchement des marais, mais d'une réelle importance pour les villes de plus de 2 000 habitants puisque ces dernières devaient établir un plan général d'alignement de leurs rues et de tous les travaux d'utilité publique en général. Elle s'achève en théorie en 1886 où une autre loi donne aux communes une grande indépendance en matière financière et marque, en quelque sorte, un retour à un urbanisme plus provincial que celui, apparemment autoritaire, imposé par la loi de 1807. L'intervalle temporel considéré court du Premier Empire jusqu'en 1914, il autorise même quelques incursions dans l'Ancien Régime et après-Guerre.

- 4 Après avoir brièvement examiné l'urbanistique de la voirie bordelaise, nous exposons les sources consultées et la façon dont elles ont été exploitées, en faisant la part de l'idéologie de leurs auteurs. Une des questions principales abordée ici est en effet celle du temps des changements, des pratiques, des administrations et des politiques municipales successives en dégagant trois thèmes d'analyse qui recoupent les préoccupations de voirie dans ce long siècle et correspondent aux trois parties de cette recherche :
- 5 - la formation des plans généraux d'alignement dans la première moitié du siècle (1807-1851)
- 6 - les relations entre les règles de voirie et la construction privée depuis la fin de l'Ancien Régime jusqu'au début du XX<sup>e</sup> siècle
- 7 - les travaux de voirie eux-mêmes enfin, et ce dans la seconde moitié du siècle (1851-1914).
- 8 Un tour d'horizon de l'application de la loi de 1807 met d'abord en évidence les disparités géographiques d'adoption des plans d'alignement qui correspondent aux grandes évolutions de l'urbanisation en France : de fortes différences entre le nord et le sud, un respect de la loi plus accentué dans les régions proches de Paris, du nord, de l'est et du sillon méditerranéen tandis que le grand Sud-Ouest rural ou encore les régions montagneuses centrales sont en retrait. Même la redistribution administrative des préfectures ou sous-préfectures depuis la Révolution, selon les travaux de Bernard Lepetit, ne semble pas avoir réduit les disparités urbaines du territoire français, au moins en ce qui concerne leurs compétences urbanistiques en matière de voirie. Il s'agit certainement de problèmes de moyens en hommes et de mentalités régionales. Aussi en venons-nous ensuite à Bordeaux, capitale du Sud-Ouest, ô combien en retard en ce domaine puisque son plan fut adopté en Conseil d'État en 1851 seulement, en examinant comment les *Histoires* classiques de cette ville ont pu oublier ou au contraire surévaluer cet épisode urbanistique, cela en deux temps : le plan dit « plan Pierrugues » d'abord, de 1807 à 1838 environ, puis « le plan Devanne », de 1838 à 1851, qui fut approuvé par l'État en 1851.
- 9 Ce récit de l'élaboration du plan de Bordeaux entre 1807 et 1851 permet de conclure que la technique imposée par la loi de 1807 donne en réalité une grande marge de manœuvre aux municipalités et n'est pas si régaliennne que l'on pourrait le supposer. Elle est conditionnée par l'appréciation de la société des propriétaires, des négociants et des édiles qui sont au centre de l'élaboration du plan d'ensemble.

- 10 Ce récit permet aussi d'affirmer que cette technique ne peut se dégager de l'accumulation de plans partiels, c'est-à-dire que ce que l'on nomme un plan d'ensemble n'est jamais que l'agrégation de plans partiels. En effet, après 1851, la Ville modifie constamment son plan d'ensemble en lui ajoutant des plans partiels décrétés.
- 11 Du reste, même lorsqu'un plan se met en place de façon embryonnaire, il semble toujours que sa nécessité n'est pas adaptée à la demande sociale locale. Cependant la loi de 1807 offre aux municipalités l'occasion de réfléchir en profondeur à l'évolution de leur ville. Elle met à jour les véritables questions d'utilité publique qui préoccupent les habitants de Bordeaux et au premier rang d'entre eux, les propriétaires.
- 12 On en vient ensuite aux règles et aux codes qui régissent les droits municipaux, donc publics, et les libertés privées. Examinant les relations entre l'alignement et l'autorisation de construire, la question des procédures mises en œuvre est abordée : l'alignement amiable, les expropriations partielles ou totales, les conditions dans lesquelles les municipalités peuvent intervenir. L'alignement apparaît dès lors comme une pratique sociale et culturelle savante de la mitoyenneté, mais on doit se demander à qui bénéficient les travaux de voirie.
- 13 Aussi l'expropriation confirme-t-elle la règle, c'est-à-dire l'alignement amiable qui perdure mais s'érode et dont l'on sent bien, à la fin du siècle, ses limites. Les municipalités ont finalement peu de marges de liberté. Qu'elles engagent ou non un projet d'une manière ou d'une autre, le résultat est soumis à un consensus dans lequel l'entraînement collectif prédomine. Reste à observer la manière dont se développe l'économie bordelaise de la construction et comment les règlements de voirie la favorisent ou bien la contrarient.
- 14 Les règlements de voirie se renouvellent au début de la Troisième République, de 1872 à 1880. Durant cette période néfaste pour la construction un texte qui laisse toujours de grandes libertés aux constructeurs bien qu'il se préoccupe surtout de questions techniques, se met en place. La prolifération des voies privées et des cités est une conséquence des choix municipaux et de leur libéralité à l'égard des propriétaires : la fermeture de ces passages, leur assainissement et leur intégration à la voie publique deviennent donc des questions prioritaires. Le nivellement est également indispensable pour toutes les voies qui se sont multipliées depuis le Second Empire et s'ouvrent encore après le texte adopté en 1880. De nouvelles mesures sont prises pour lutter contre les incendies, fléau fréquent, concomitamment à la réorganisation du service des eaux et des pompiers.
- 15 C'est donc d'une technicisation grandissante de la voirie qu'il convient de parler. La réorganisation de ses services après 1866 et sa complexification dans les années 1880 en témoignent. Néanmoins, il demeure une remarquable continuité du discours réglementaire sur la bâtisse : une sorte d'osmose entre la pierre, la ville, sa société éditrice et le temps. La morphologie urbaine et architecturale se traduit ainsi par une sédimentation des codes anciens bien plus que par des innovations urbanistiques. C'est une belle illustration de la continuité des formes et des pratiques nées un temps et d'une société qui se transposent dans d'autres temps et d'autres formes. Dans cette situation, l'innovation a bien peu de place. Il convient cependant d'observer comment elle conquiert la ville par l'analyse de certains travaux de voirie, thème de la troisième et dernière partie de cette étude.

- 16 Les principaux travaux dont il est question de faire un historique apparaissent en comparant les budgets consacrés à ces questions avec les emprunts municipaux extraordinaires. Il convient cependant de définir au préalable ce qu'on entend par le terme de « percée ». L'ouverture du grand boulevard de ceinture de Bordeaux, dont la réalisation s'échelonne de 1853 à 1902 est d'abord représentative de l'extension considérable de la périphérie bordelaise avec de nombreux travaux dans les banlieues ou les faubourgs excentrés : cours du Médoc, près de la gare du Midi, à La Bastide aussi. La formation de banlieues qualifiées de plus résidentielles, pour reprendre la distinction établie par Pierre Barrère en 1956 dans son ouvrage *Les Quartiers de Bordeaux*, est également remarquable dans un vaste sud-ouest de l'agglomération : sur les rues rayonnantes et régulières des quartiers Ornano, Saint-Seurin ou encore sur les anciens chemins qui traversent les faubourgs tel les rues Fondaudège, Saint-Genès ou une rue entièrement nouvelle, celle de François-de-Sourdis.
- 17 Quant au vieux Bordeaux, de 1851 à 1914, les projets de percements y sont nombreux mais leurs caractéristiques sont distinctes de celles de la banlieue en pleine expansion. Dans les faubourgs, des stratégies différentes sont adoptées, que ce soit à Saint-Seurin avec l'ouverture des rues Abbé-de-l'Épée et Castéja ou au Jardin public avec la rue d'Aviau. Dans le centre même, une grande croisée vient dédoubler l'ancienne avec l'ouverture du cours d'Alsace-et-Lorraine, de la rue Ravez, des rues Vital-Carles, Pèlerin et le prolongement des fossés des Tanneurs par la rue Duffour-Dubergier. Les rues Sainte-Catherine du nord au sud, les rues Porte-Dijeaux et Saint-Rémi d'est en ouest supportent cependant toujours un fort trafic. La transformation de la place de la cathédrale (place Pey-Berland) est le principal aménagement du centre ville. Mais à Saint-Michel ou encore place des Grands-Hommes, les travaux de voirie s'adaptent aussi à la ville ancienne et la conditionnent aux besoins nouveaux. À la fin du siècle, quoique que les travaux soient encore nombreux avec l'ouverture des cours Pasteur et de la Martinique, l'élargissement et le prolongement de la rue Clare, l'ouverture des rues de Tauzia et Saint-Vincent-de-Paul, il semble cependant qu'ils s'essouffent : les projets sont nombreux pour éventrer la ville depuis la gare jusqu'au Grand théâtre, mais ils ne se réalisent pas ou alors très incomplètement.
- 18 Il en résulte que la division sociale et architecturale des quartiers de la petite banlieue bordelaise du XIX<sup>e</sup> siècle n'est pas si marquée que nous le pensions au début de ce travail. Les types d'habitat et les types de voies ne sont pas si différenciés qu'il paraissait. Les rues sont relativement homogènes, l'habitat composé d'échoppes et de maisons uni familiales à un étage prédomine. Il émerge seulement quelques rues bourgeoises, quelques portions de boulevards aux caractères plus riches. Si la formation des boulevards est donc représentative de la composition sociale des quartiers qu'ils structurent et traversent, le souci de régularité du plan qui l'accompagne est négocié selon les forces sociales en place. Cette construction contribue à fondre la société bordelaise dans un modèle d'habitat commun, surtout collectif et identitaire. C'est là qu'il convient de chercher la régularité davantage sociale que spatiale de la voirie bordelaise de la petite banlieue à cette époque.
- 19 À la fin du XIX<sup>e</sup> siècle, la floraison des projets de grandes voies est assez étonnante à Bordeaux. Elle correspond peut-être à une tendance commune à de nombreuses villes françaises de cette époque. Cependant la permanence du souci d'une monumentalité discrète y est frappante. La composition des espaces publics basée sur la technique de la « percée » ou de la « grande percée », montre que Bordeaux a toujours des rues étroites,

pas de grands boulevards en son centre. En périphérie, les grandes voies sont inutiles. Les boulevards bordelais, qui ne sont guère larges, révèlent ce souci d'économie. Aussi faut-il souligner les hésitations des projets à cette époque, il en est question mais ils n'aboutissent pas. Il faut attendre la loi Cornudet, du 14 mars 1919, les projets de l'architecte Alfred-Duprat puis la municipalité d'Adrien Marquet et de son architecte Jacques D'Welles pour que reviennent à l'ordre du jour des projets de voirie colossaux au centre ville et un plan d'ensemble qui se traduit lui aussi par des réalisations certes importantes mais bien en deçà de leurs ambitions.

- 20 Sans qu'une révolution urbanistique n'ait véritablement atteint cette ville, on observe donc des tentatives intéressantes de codification entre les domaines public et privé, un développement spectaculaire de la construction dans une société pour laquelle les acteurs ont rarement une personnalité forte. L'économie libérale urbaine prend ici tout son sens. Contrairement à l'idée reçue de l'urbanisme de cette époque, c'est l'entraînement collectif et social, à l'opposé de rares décisions autoritaires, qui engendre la rénovation de la ville. Cette étude propose ainsi une synthèse des travaux de voirie qui en sont les plus représentatifs et symboliques. À la fois moteur de la modernisation urbaine ou de sa conservation, ils n'en reflètent pas moins les paradoxes. Quelques négociations avec de grands propriétaires engagent la collectivité dans un mouvement général d'urbanisation. Les travaux entrepris dans la banlieue après l'ouverture du grand boulevard de ceinture permettent un développement considérable de la périphérie, depuis les contrats avec de grands propriétaires jusqu'à ceux passés avec de simples particuliers. En revanche, au centre ville ou dans les faubourgs, bien que d'importants percements soient mis en œuvre, ils ne représentent qu'incomplètement la modernisation attendue. Ainsi s'essoufflent les projets de grandes voies à la fin du siècle et les intentions de rénovation, bien que présentes, ne se réalisent pas.
- 21 En somme, malgré un processus d'adaptation à un modèle qui planait dans toutes les sociétés urbaines et prenait, au premier abord, des formes comparables, il serait abusif de parler d'« haussmannisation » du territoire bordelais. Ce modèle supposé n'est en effet plus pertinent lorsque l'on observe les traditions édilitaires de cette ville en particulier.

---

## INDEX

**Mots-clés :** 2004

**these** 2004